

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/14587 –

Schlussfolgerungen der Bundesregierung aus der Riedbahn-Sanierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach sechs Monaten Vollsperrung der Riedbahn (Schienenstrecke zwischen Mannheim und Frankfurt) erfolgte Mitte Dezember 2024 die Wiederinbetriebnahme der Strecke für den Schienenverkehr. Nach Angaben der Deutsche Bahn AG (DB AG) wurden „neben Gleisen, Weichen, Signalen, Schallschutzwänden und Fahrdrabt [...] auch die Oberleitungen und alle Bahnsteige fristgerecht fertiggestellt“ (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrale_uebersicht/Bauarbeiten-abgeschlossen-Riedbahn-geht-in-sechs-Tagen-wieder-in-den-Betrieb-13184900#). Allerdings gab die DB AG auch zu, dass zur Inbetriebnahme am 15. Dezember 2024 lediglich 95 Prozent der Kunden die Züge auf der Riedbahn nutzen können.

In der Antwort auf die Schriftliche Frage 114 des Abgeordneten Michael Donth auf Bundestagsdrucksache 20/14338 erklärte die Bundesregierung im Dezember 2024, dass der Güter- und der Regionalverkehr teilweise erst nach dem 15. Dezember 2024 wieder vollständig auf der Riedbahn verkehren könne. Zudem wurde bekannt, dass die ursprünglich vorgesehenen Kosten für die Sanierung der Strecke in Höhe von 1,3 Mrd. Euro steigen werden. Nach Angaben der Bundesregierung hatte die DB InfraGO AG gegenüber dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im November 2024 angezeigt, „dass es durch etwaige Nachträge der Baufirmen zu einer Überschreitung der Gesamtkosten kommen kann“. Die tatsächlichen Mehrkosten könnten allerdings erst nach Abschluss der Nachtragsverhandlungen beziffert werden. Die Inbetriebnahme des European Train Control System (ETCS) auf der Riedbahn ist aus Sicht der Fragesteller ein weiterer wichtiger Punkt, der noch Fragen aufwirft. So erklärte die Bundesregierung (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 94 des Abgeordneten Michael Donth auf Bundestagsdrucksache 20/13435), dass die Inbetriebnahme stufenweise erfolgen soll. „Die weiteren Stufen befinden sich aktuell noch in der Detailabstimmung zwischen dem Hersteller und der DB InfraGO AG. Da die bauliche Fertigstellung bis zur Inbetriebnahme im Dezember 2024 vollständig umgesetzt werden soll, ist nach Angaben der DB InfraGO AG keine Vollsperrung zur Inbetriebnahme des ETCS-Systems notwendig“, so die Bundesregierung.

Trotz eines Abschlusses der Bauarbeiten konnten die in die Sanierung gesteckten Erwartungen nach Ansicht der Fragesteller nicht umfassend erfüllt werden. Fragen zu Kosten, Digitalisierung, Umfang der Arbeiten und des Schienenersatzverkehrs gilt es, nach Auffassung der Fragesteller, zu klären.

Vor allem aber muss aus Sicht der Fragesteller die Sanierung, die als Blaupause für weitere 40 Korridore gilt, umfassend analysiert werden, um daraus die richtigen Schlüsse zu ziehen. Denn schon Anfang 2025 ist eine weitere Korridorsanierung vorgesehen: Die über 270 km lange Strecke zwischen Hamburg und Berlin wird neun Monate für den Zugverkehr gesperrt und saniert. Das Ersatzkonzept will die DB AG ab Januar 2025 „detailliert vorstellen“ (vgl. hamburg-berlin.deutschebahn.com/home.html). Das kommt aus Sicht der Fragesteller deutlich zu spät. Außerdem drohen nach Einschätzung der Fragesteller die Kosten bei diesem Projekt, ähnlich wie bei der Strecke Mannheim – Frankfurt, deutlich zu steigen. Gleichzeitig zeigt sich nach Ansicht der Fragesteller bereits jetzt, dass die DB AG die geplanten Leistungen an der Korridorsanierung deutlich reduziert, um einerseits das Pensum zu schaffen und andererseits eine Kostenexplosion zu verhindern. So wurde zum Beispiel im November 2024 bekannt, dass nur die Streckenabschnitte zwischen Berlin und Nauen sowie zwischen Hamburg und Büchen mit dem digitalen Zugsicherungssystem ETCS ausgerüstet werden soll. Das bedeutet eine Ausrüstung auf nur einem Viertel der Strecke. Der verbleibende Abschnitt soll erst ab 2030 mit ETCS ausgestattet werden (vgl. www.sueddeutsche.de/wirtschaft/generalsanierung-baauauftraege-fuer-bahnsanierung-hamburg-berlin-vergeben-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-241118-930-292047).

Aus Sicht der Fragesteller ist es vor diesem Hintergrund notwendig, dass die Bundesregierung den Deutschen Bundestag und die Öffentlichkeit über diese Sanierungsvorhaben besser informieren wird. Die Kosten und das Ziel der Sanierung müssen verhältnismäßig und angemessen sein. Auch mit Blick auf die weiteren geplanten Korridorsanierungen muss daher zunächst die Riedbahn-Sanierung analysiert und ein verbessertes Baukonzept für die Strecke Hamburg – Berlin entwickelt werden.

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung (nicht die DB AG oder die DB InfraGo AG) aus dem Ergebnis der von der DB AG durchgeführten Sanierung auf der Riedbahn?
2. Welche Punkte hätten aus Sicht der Bundesregierung (nicht der DB AG oder der DB InfraGo AG) besser laufen müssen?
3. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Riedbahn-Sanierung mit Blick auf die weiteren geplanten Korridorsanierungen ab 2025, gerade mit Blick auf die finanzielle Beteiligung des Bundes an den Sanierungen?

Die Fragen 1 bis 3 werden gemeinsam beantwortet.

Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages hat gemäß Bundestagsdrucksache 20/10414 vom 21. Februar 2024 beschlossen, dass die Bundesregierung die Entwicklungen evaluiert und die Ergebnisse dem Verkehrs- und Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vorlegt. Diese Ergebnisse sind abzuwarten.

4. Wie haben sich die Netzzustandsnoten für die verschiedenen Gewerke auf der Riedbahn (Brücken, Tunnel, Stützbauwerke, Gleise, Weichen, Bahnübergänge, Stellwerke, Oberleitung) im Vergleich zu den Prognosen (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 21, 22, 36 und 37 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Sanierung der Riedbahn“ auf Bundestagsdrucksache 20/12028) nach Beendigung der Arbeiten tatsächlich gebessert (bitte nach Gewerk aufführen)?
5. Wann erfolgt die finale Inbetriebnahme von ETCS auf der Riedbahn?
6. Wie hoch sind die finalen Kosten der Riedbahn-Sanierung?

7. Wie hoch sind die Kosten pro Fahrgast und die Kosten pro Personenkilometer beim Schienenersatzverkehr im Zuge der Riedbahn-Sanierung?
8. Wie hoch sind die Kosten der DB AG und der DB InfraGO AG für Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (PR) rund um die Riedbahn-Sanierung?
 - a) Wie hoch waren die Kosten der DB AG und der DB InfraGo AG für den Imagefilm zur Riedbahn-Sanierung?
 - b) Wie hoch waren die Einnahmen der DB AG und der DB InfraGo AG durch den Verkauf des Films an den Streaminganbieter Joyn (vgl. www.sueddeutsche.de/projekte/artikel/politik/deutsche-bahn-riedbahn-baustelle-frankfurt-mannheim-besuch-e482112/?reduced=true)?
9. Wurden aus Projekten der DB AG Personal und Ressourcen abgezogen, um die Arbeiten an der Riedbahn-Sanierung in der geplanten Zeit zu erledigen, und wenn ja, aus welchen (bitte nach Projekt und Umfang des Personals sowie der Ressourcen aufführen)?
10. Wurden Projekte der DB AG zeitlich gestreckt, um die Arbeiten an der Riedbahn-Sanierung in der geplanten Zeit zu erledigen, und wenn ja, welche (bitte nach Projekt und Dauer der zeitlichen Streckung aufführen)?
11. Wie oft und in welchem Umfang wurden in den vergangenen zehn Jahren Sanierungsarbeiten an der Strecke Hamburg–Berlin durchgeführt (bitte Zeitraum und Art der Sanierung angeben)?
13. Wie lange soll die Strecke Hamburg–Berlin nach Abschluss der Korridorsanierung baufrei bleiben?
14. Wie ist die durchschnittliche Note für die Strecke Hamburg–Berlin im Bereich der geplanten Generalsanierung für die verschiedenen Gewerke (Brücken, Tunnel, Stützbauwerke, Gleise, Weichen, Bahnübergänge, Stellwerke, Oberleitung) und insgesamt zum Zeitpunkt der letzten erfolgten Erfassung (bitte einzeln tabellarisch angeben)?
15. Welche Netzzustandsnote weist die Strecke Hamburg–Berlin derzeit auf (mindestens nach dem Netzzustandsbericht Fahrweg 2023), und wie setzt sich diese zusammen?
16. Auf welche Netzzustandsnote verbessert sich die Strecke Hamburg–Berlin durch die Maßnahmen, die während der Korridorsanierung durchgeführt werden?
17. Welche Prognoseergebnisse liegen zur Verbesserung der Netzzustandsnote nach der Sanierung der Strecke Hamburg–Berlin vor?
18. Wie viele Weichen gibt es auf der Strecke Hamburg–Berlin, und welche bzw. wie viele dieser Weichen werden erneuert, und wenn nicht alle Weichen erneuert werden, warum nicht?
19. Wie viele Stelleinheiten gibt es auf der Strecke Hamburg–Berlin, welche bzw. wie viele dieser Stelleinheiten werden erneuert, und wenn nicht alle Stelleinheiten erneuert werden, warum nicht?
20. Wie viele Bahnübergänge gibt es auf der Strecke Hamburg–Berlin, welche bzw. wie viele dieser Bahnübergänge werden erneuert, und wenn nicht alle Bahnübergänge erneuert werden, warum nicht?

21. Wie viele Kilometer an Stützwänden gibt es auf der Strecke Hamburg–Berlin, welche bzw. wie viele dieser Kilometer werden erneuert, und wenn nicht alle Kilometer erneuert werden, warum nicht?
22. Wie viele Kilometer Oberleitung gibt es auf der Strecke Hamburg–Berlin, wie viele dieser Kilometer werden erneuert, und wenn nicht alle Kilometer erneuert werden, warum nicht?
23. Wie viele Brücken gibt es auf der Strecke Hamburg–Berlin, wie viele Brücken werden erneuert, und wenn nicht alle erneuert werden, warum nicht?
24. Warum erfolgt die Ausrüstung mit ETCS auf der Strecke Hamburg–Berlin nur auf einem Viertel der Strecke im Zuge der Korridorsanierung?
25. Wann soll die Ausrüstung mit ETCS der restlichen Strecke erfolgen, wird die spätere Ausrüstung mit ETCS teurer als die direkte Ausrüstung der Gesamtstrecke, und wenn ja, um welchen Betrag?
26. Welche Art und Dauer von Sperrungen sind für die restliche Ausrüstung mit ETCS in den kommenden Jahren notwendig (bitte im Detail aufzuführen)?
27. Wie hoch wird die Leistungssteigerung bei der Strecke Hamburg–Berlin durch die Sanierung sein?
30. Welches Umleitungskonzept für den Schienenpersonenfern-, Schienenpersonennah- und Schienengüterverkehr plant die DB AG für die Sanierung der Strecke Hamburg–Berlin (bitte – auch unter Berücksichtigung von Verbindungen Richtung Rostock und Stralsund – im Detail mit entsprechenden Zwischenhalten aufzuführen)?

Die Fragen 4 bis 11, 13 bis 27 und 30 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung ist für die Antworten zu den Fragen auf eine Zuarbeit der DB InfraGO AG angewiesen und hatte daher bei den Fragestellern um Fristverlängerung gebeten. Da diese nicht gewährt wurde und die Antwortbeiträge der DB InfraGO AG innerhalb der kurzen für das parlamentarische Frageswesen zur Verfügung stehenden Frist noch nicht vorgelegt werden konnten, werden die Antworten zu den Fragen nachgereicht.

12. Warum ist aus Sicht der Bundesregierung (nicht der DB AG oder der DB InfraGo AG) eine neunmonatige Sperrung der Strecke Hamburg–Berlin notwendig?
28. Kann die Bundesregierung (nicht die DB AG oder die DB InfraGo AG) ausschließen, dass es bei der Sanierung der Strecke Hamburg–Berlin zu Kostensteigerungen kommt, und wenn nein, wie viel teurer soll die Sanierung der Strecke Hamburg–Berlin werden?
29. Kann die Bundesregierung (nicht die DB AG oder die DB InfraGo AG) ausschließen, dass die Sperrung der Strecke Hamburg–Berlin länger als neun Monate andauern wird, wenn ja, auf welcher Grundlage, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 12, 28 und 29 werden gemeinsam beantwortet.

Die Sperrzeit für die Umsetzung der notwendigen Ersatzinvestitionen wurde durch die DB InfraGO AG ermittelt. Dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) liegen keine darüber hinausgehenden Erkenntnisse über eine

mögliche Realisierung innerhalb einer anderen Zeitspanne für die Sperrpause vor. Das BMDV geht davon aus, dass die Kosten und die Sperrpause eingehalten werden. Trotzdem ist möglich, dass es während der Bauausführung zu unvorhergesehenen Ereignissen kommen kann, die zu Kostensteigerungen oder einer Verlängerung der Bauzeit führen können.

